The Journal of Academic Social Science Studies

JASSS

International Journal of Social Science
Doi number:http://dx.doi.org/10.9761/JASSS2835
Number: 33 , p. 41-55, Spring I 2015

OSMANLI BELGELERİNDE İNGİLTERE'NİN KARADENİZ TİCARETİ 1842-49

THE BRITISH BLACK SEA TRADE IN OTTOMAN DOCUMENTS 1842-49

Doç. Dr. Numan ELİBOL
Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

Özet

İngiltere'nin 19. yüzyıl ortalarına doğru Karadeniz ticaretinde artan nüfuzu Osmanlı kayıtlarına yansımış durumdadır. İngiliz bandıralı gemilerin İstanbul boğazından geçişlerini gösteren bu kayıtlara göre İngilizlerin Karadeniz limanlarıyla yaptığı ve nispeten istikrarlı bir çizgi izleyen ticaret 1840'ların ikinci yarısında canlanma göstermiştir. Karadeniz bu ticarette İngiliz gemileri için bir ithalat bölgesi halini altmıştır. Karadeniz'den yapılan ihracat zirai, hayvani ve hammadde niteliği taşıyan ürünlerden meydan gelmiştir. Ticaret faaliyetlerinin Karadeniz'in kuzeyindeki Rus iskelelerinde yoğunlaşmasına ragmen Tuna Nehri ağzındaki iskeleler yeni alternatifler olarak ortaya çıkmıştır. Karadeniz'e yapılan ithalatta İngiltere ile Karadeniz arasında doğrudan yapılan bir ticaret köprüsü kurulmuş; bu durum, İngiltere'nin yerli sınai mamulleri ve sömürge ürünlerinin ağırlığını oluşturduğu mal kompozisyonuna da yansımıştır. Ancak İngiltere ile Karadeniz arasındaki ticareti yönlendirdikleri öngörülen Rumlar'ın ve Rum iskelelerinin ağırlığı, kayıtlara yeterince yansımamıştır.

Anahtar Kelimeler: İngiliz, Ticaret, Karadeniz, 19. Yüzyıl, Tuna Nehri

Abstract

The increasing weight of Britain in the Black Sea trade towards the mid 19th century is reflected in Ottoman registers. According to these registers showing the entry and the exit of British vessels to and from the straits, the relatively stable British Black Sea trade conducted through the 1840's tended to increase in the second half of the decade. In this trade, the Black Sea posed as a supply region for British ships. The articles of export from the Black Sea consisted of the agricultural products, the items of husbandry and the raw materials. The Danubian ports emerged as alternative channels of import for British vessels in spite of the ongoing ascendancy of Russian ports on the Northern Black Sea. As far as the imports into the Black Sea is concerned, a direct trade line without any intermediaries was established between Britain and the Black Sea and this aspect of the course of trade was visible in the composition of the trade articles as well. The so-called predominance of the Greeks and the Greek ports in the trade between the Black Sea and Britain, however, was not discernible in the findings of the research.

Key Words: British, Trade, Black Sea, 19th Century, the Danube

I. GİRİŞ

İngiltere'nin Karadeniz'e nüfuzu ve Karadeniz ticaretinde aktif olarak yer alma süreci, ana hatlarıyla bilinen ve literatürde belli ölçüde yer bulan bir husustur. Mevcut literatür,

İngiltere'nin Karadeniz ticaretinde kullanılan limanlar; mübadeleye sahne olan ticaret maddeleri; ticaretin yayıldığı coğrafya; ticarette yer alan tüccar grupları; ve ticaret trafiğinin artma-azalma trendleri gibi belli başlı konularda doyurucu bilgiler ihtiva etmektedir. Bu ticaretin 19. yüzyılın ilk yıllarında başlaması; ilk zamanlar yeterince gelişememesi; İngiltere ile Karadeniz arasında doğrudan ticaretin geç tarihlerde başlaması ve 19. yüzyıl ortalarına doğru bariz bir sıçrama içerisine girmesi de, yaygın olarak bilinen hususlardır.

İngiltere'nin Karadeniz'in Balkan coğrafyası ile sınırlı batı kıyıları ve Tuna ağzındaki ticaret faaliyetleri, İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz'e düzenli geçmeye başladığı 1803 yılından Edirne Barış Anlaşmasının imzalandığı 1829 yılına kadar yeterince gelişememiştir (Baicoianu, 1976, s. 4; Cernovodeanu, 1976, s. 120). Bunun temel sebebi olarak, Osmanlı yönetiminin Eflak-Boğdan'nın dış ticarete sahne olabilecek önemli ticaret maddelerinin ihracına getirdiği kısıtlamalar gösterilmiştir (Puryear, 1969, s. 187). Bununla birlikte, bu dönemin ortalarında ticaretin uzun vadeli gelişmesine hizmet edecek gelişmeler yaşanmış; Eflak-Boğdan'a yeni konsolos atanması (1814) ve İyon Adalarının Britanya himayesine girmesinden (1815) sonra, bölgeye gelen İngiliz gemileri ve bölgede yerleşen Britanya tebası tüccarların sayısı artmaya başlamıştır (Cernovodeanu, 1976, s. 113).

Karadeniz'in kuzeyindeki Rus iskeleleri ile yapılan ticaret faaliyetleri ise daha hızlı gelişmiştir. İngiliz Bandıralı gemiler özellikle 1815'ten sonra Rus iskelelerinde daha fazla boy göstermeye ve buğday ticaretinde aktif olarak yer almaya başlamışlardır. Bu ticaretin merkezi durumundaki Odesa limanı ile ilgili rakamlara bakıldığında, 1817 yılında limandan yüklü olarak ayrılan 1,044 gemi içerisinde, İngiliz bandıralı olanların sayısının 154'e ulaştığı görülmüştür (William, 1828, s. 19).[1] 1821 yılı için bu rakamlar 532 ve 62 olarak değişmiştir. toplam 532 gemi içerisinde, 62'dir. 1815-1826 arasında Odesa'dan ayrılan gemilerin yıllık tonaj ortalaması 125,000 tonu bulurken; 1819-1826 arasında İngiliz bandıralı gemiler için bu miktar 20,000 ton olmuştur. Britanya himayesindeki İyon adalarının da dahil edilmesi halinde ise mevcut miktar 25,000 tona çıkmaktadır. Benzer durum, Azak kıyısında yer alan Taygan limanı için de geçerlidir. Napolyon savaşlarını takip eden on yıl boyunca limana girip-çıkan gemilerin sayıları dikkate alındığında, İngiliz bandıralı gemiler Rus ve Avusturya gemilerinin ardından üçüncü sırada yer almıştır (Puryear, 1934, s. 197).

1830'lar, Rusya'nın Karadeniz kıyılarının Avrupa ticareti için önem kazandığı bir dönem olmuştur. 1833'ten itibaren, daha önce yüksek maliyet ve zaman kaybıyla kuzey iskelelerine nakledilen ticaret maddeleri artık Karadeniz kıyılarına yönlendirilmeye başlanmış; Karadeniz kıyılarında da Odesa ön plana çıkmıştır (Puryear, 1969, s. 130-31). 1830'lar boyunca, Odesa'dan mal alan İngiliz bandıralı gemilerin sayısındaki artış eğilimi de devam etmiş; 1830-1839 arasında limandan ayrılan gemi sayısı yıllık ortalama 131 olmuştur. Bu dönemde İngiliz bandıralı gemiler, Avusturya, Rusya ve Sardunya gemilerinin ardından dördüncü sırada yer almıştır (Puryear, 1934, s. 200).[2] 1830 yılı itibarıyla Odesa'da yapılan ticaretin yarısına sahne olan Taygan da, İngiliz gemileri için uğrak bir liman olmaya devam etmiş; Britanya himayesindeki İyon Adalarına ait gemiler, bu iskeleden mal alan gemilerin 1/8'ini teşkil etmiştir (Puryear, 1969, s. 132).

1830'ların ortalarından itibaren Karadeniz'de bir yandan yelkenli gemilerle birlikte vapurlar kullanılmaya başlanmış; bir yandan da güneydeki Osmanlı iskeleleri İngiliz ticaretinin eksenine girmiştir. 1835 yılında Trabzon ile İngiltere arasında ilk doğrudan ticaret gerçekleştirilmiştir (Puryear, 1969, s. 110-11, 115-16). Ancak bu dönemde vapurlar, Trabzon ile

[1] Aynı yıl için limana giriş yapan toplam 846 gemi içerisinde İngiliz bandıralı olanların sayısı 258 olarak verilmiştir (Philips, 1820, s. 177).

[2] 1831 ve 1835 yıllarına ait rakamlar verilmemiştir.

birlikte, İstanbul, İzmir ve İskenderiye arasında çift yönlü olarak işlemekte olup, Karadeniz ile İngiltere arasındaki ticarette kullanılmaları 1850'leri bulmuştur (Fairlie, 1971, s. 168). 1838 yılında İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında Balta Limanı Ticaret Anlaşmasının imzalanması ve Osmanlı İmparatorluğu ile yapılan ticarette daha önceki tekellerin ve yasakların kaldırılması, Karadeniz ticaretine de olumlu yansımış; aynı yıl içerisinde Batum ve Kerç'te İngiliz baş konsoloslukları açılmıştır (Puryear, 1969, s. 127-28).

1830'larda Tuna iskeleleri ve Eflak-Boğdan ile yapılan ticaret, Rus iskeleleriyle yapılan ticaretten daha yavaş gelişmiştir. Bu dönemin başlarından itibaren Rusya, karantina uygulamalarını gerekçe göstererek Tuna ağzındaki denetimini arttırmaya çalışmış; ancak bundan netice alamamıştır. Bu dönemde Rus hakimiyetine geçmiş olan Kili, İsmail ve Tımarova'daki ticaret, Osmanlı hakimiyetindeki Kalas ve İbrail ile yapılan ticaretin gerisinde kalmıştır (Puryear, 1969, s. 132-37, 145).

1830'ların sonlarına doğru İngiltere'nin Karadeniz ticaretinde Tuna iskelelerinin ağırlığı artmaya; Kalas ve İbrail, Rus hakimiyetindeki Odesa'ya rakip olmaya başlamıştır. Bu dönemde Tuna iskelelerindeki ticaretin artmasında, Kalas ve İbrail'deki tersane ve gemicilik faaliyetlerinin hız kazanması; yükleme ve boşaltma faaliyetleri için yeni rıhtım ve iskelelerin inşaası; ticaret eşyasının muhafazası için mağaza ve depoların açılması; karantina uygulamaları için özel nehir güçlerinin oluşturulması ve 1837'de Kalas'ın serbest liman ilan edilmesi önemli rol oynamıştır (Cernovodeanu, 1979, s. 707-708). Ancak hububat ziraati ve kaliteli tohuma daha fazla önem verilmeye başlanması ve Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile % 5 ve % 12 olarak kararlaştırılan ithalat ve ihracat vergilerinin buralarda uygulanmayıp eskiden olduğu gibi % 3'te tutulması da, etkili olmuştur (Puryear, 1969, s. 136-39).

II. 1840'LAR: TİCARET FAALİYETLERİNDE CANLANMA VE FARKLILAŞMA

1840'lar İngiltere'nin Tuna iskeleleriyle ticaretinin daha çok canlandığı bir dönem olmuştur. Bu canlılık hem İngiliz bandıralı gemilerin, hem de başka devletlerin bayrağını taşıdığı halde İngiltere'ye hareket eden gemilerin sayısında görülmüştür. 1843 yılında Kalas ve İbrail'den İngiltere'ye hareket eden farklı bandıralara ait gemilerin sayısı 7 ile sınırlı kalırken, 1849 yılında bu sayı 128'i aşmıştır. 1837 ve 1845 yılları arasında Tuna'dan hareket eden İngiliz bandıralı gemilerin sayısı 110'da kalırken, 1846-49 arasında bu sayı 706'ya çıkmıştır. 1850'lerin başlarında, taşınan malların değeri bazında, Tuna iskelerinde yapılan taşımacılığın 1/3 ile 1/5'i arasındaki bir kısmı, İngiliz gemileriyle gerçekleştirilmiştir (Puryear, 1969, 202-203). 1848 ve 1851 yıllarında İngiliz bandıralı gemilerle İbrail ve Kalas'tan yapılan hububat ithalatı, Karadeniz'deki Rus iskelelerinden yapılan ithalatın yaklaşık % 80'ine tekabül etmiş; 1847 yılında ise % 8'lik bir fazla vermiştir (Cernovodeanu, 1979, s. 710). Hububat ile ilgili oranlar, İngiliz bayrağı taşıyan veya İngiliz tüccarlar tarafından İngiltere'ye nakledilmek üzere kiralanan gemilerin sayılarına da yansımıştır. 1846-1852 arasında Kalas'ı ziyaret eden İngiliz bandıralı gemilerin, aynı dönemde Kalas ile ticaret yapan gemiler içerisindeki ortalaması % 18'dir. Ancak bu oranlar, içerisinde yabancı bandıralı kiralık gemilerin de yer aldığı ve yüklü olarak İngiltere'ye hareket eden gemilerin sayısı dikkate alındığında daha yukarılara çıkmış; Kalas için % 32.6; İbrail için de % 21 olmuştur (Cernovodeanu, 1979, s. 173-14).

1840'larda Tuna iskeleriyle yapılan ticarette görülen canlanma sadece İngiliz gemilerinin ticareti ile sınırlı kalmayıp, hubabat ticaretindeki tonaj ve gemi sayılarına da yansımıştır. 1843-1852 yılları arasında Tuna iskeleleri ve Odesa'da hububat ticaretinde istihdam edilen gemilerin sayısına bakıldığında, Tuna iskelelelerinin % 57.25'lik bir oranla Odesa'ya üstünlük kurduğu görülmüştür. Ancak bu üstünlük taşınan buğday miktarına yansımamıştır. 1843-1852 yılları arasında Odesa ve Tuna iskelelerinden yapılan buğday ihracatına, Tuna

iskelelerinin payı % 26.7 olarak gerçekleşmiştir. Mısır söz konusu olduğunda bu oran % 92 olarak gerçekleşmiş ise de, buğday ve mısırın birlikte hesaplanması durumunda Tuna iskelelerinin payı tekrar % 36.18'e düşmüştür (Ardeleanu, 2014, s. 45[3]).

1840'lı yıllarda İngiliz gemileriyle Kalas, İbrail vb. Tuna iskelelerine indirilen ve Eflak-Boğdan içlerine aktarılan ticaret maddeleri büyük ölçüde mamul mallar, pamuk ipliği, rafine ve toz şeker, demir ve kömürden ibarettir. Malların değeri üzerinden yapılan hesaplamalara göre 1847 yılında Kalas'a yapılan ithalat, Eflak-Boğdan'a yapılan toplam ithalatın % 57.8'ini; 1848'de % 76.2'sini; 1852'de de % 47.9'unu oluşturmuştur (Cernovodeanu, 1979, s. 712).

İngiliz bandıralı gemilerle Tuna iskelelerinde yapılan ticarette Rumlar yoğun olarak yer almışlardır. Rumlar içerisinde de, başlıca Kefalonya ve İtaki gibi İyon adalarından gelenler ilk sırada yer almıştır. Britanya himayesine girdikten sonra vatandaşlık hakkını da elde eden İyon adalarına mensup Rumlar, 19. yüzyılda Tuna iskelelerinde faaliyet gösteren Rumların % 80-90'ını oluşturmuşlardır (Harlaftis, 2005, s. 7). İyon Adalarından gelen Rum tüccarların Balkan iskeleleriyle yapılan ticarete aktif katılımlarını 1830'lardan itibaren takip edebilmek mümkündür. Bu adalardan Kalas ve İbraile gelen İngiliz bandıralı gemilerin sayısı 1830'da 79; 1831'de 49 ve 1832'de 168 olarak gerçekleşmiştir. 1830 yılında İbrail'deki 103 İngiliz tebası tüccardan 80'inin İyon Adaları menşeli olduğu görülmüştür. İyon Adalarından 1833 yılında Kalas'a gelen İngiliz bandıralı gemilerin sayısı 60'ı bulmuş; bu sayı Osmanlı, Rus, Grek ve Sardunya bandıralı gemilerine ait rakamların önünde yer almıştır. 1834 yılında Kalas'taki Rum kökenli 150 İngiliz tebası tüccardan 104'ünün İyon Adalarına mensup olduğu belirlenmiş; Yaş ve diğer Boğdan şehirlerinde faaliyet gösteren ve İyon adaları, Ege Adaları ve Yunanistan'dan gelen Britanya tebası Rumların sayısı ise 175 olarak tespit edilmiştir (Cernovodeanu, 1985, s. 94-96; Ardeleanu, 2013, s. 236).

Britanya bandıralı gemilerle yapılan ticaretteki Rum ağırlığı, sadece Tuna havzası ile sınırlı olmayıp Karadeniz'deki diğer önemli iskeleler için de geçerlidir. Söz gelişi 1842 yılında Taygan iskelesinde İngiliz gemileriyle yapılan taşımacılığın % 53'ünün Rum kökenliler tarafından gerçekleştirildiği belirlenmiştir (Harlaftis, 2005, s. 30-31). Bu dönemde Rumlar Karadeniz ile İngiltere arasındaki buğday ticareti ve İngiltere'den Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e yapılan mensucat ürünleri ihracatını da büyük ölçüde ellerine geçirmişlerdir. Bu süreç 1830'larda Karadeniz'den Akdeniz'e nakledilen Rus buğdayının külliyetli miktarlara ulaşmasıyla başlamış ve *Anglo-Grek* olarak adlandırılan ve Londra'da yerleşmiş olan Rum tüccarlar tarafından yönetilmiştir. 1840'lara kadar Odesa'dan İngiltere'ye ipek, keten ve keten tohumu gibi hammaddelerin ihracını tekellerinde bulunduran Rum tüccarlar, 1840'larda İngiltere'ye ihraç edilen buğday ticaretini de tamamen ellerine geçirmişlerdir (Kardasis, 2001, s. 86-87, 147, 174-75).

1840'larla birlikte Karadeniz'deki ticaret faaliyetlerinde İngilizlerin kendi gemileri daha fazla boy göstermeye başlamıştır (Puryear, 1969, s. 203). Ancak buna ragmen İyon Adalarının gemileri, yıllık ortalama 36 gemi ile 1837-45 arasında Kalas ve İbrail'e gelen İngiliz bandıralı gemilerin 2/3'ünü oluşturmuşlardır. 1840'ların ikinci yarısında ise bu durum tersine dönmeye başlamış; İyon Adalarına ait gemilerin sayısı düşüş gösterirken, İngiliz gemilerinin sayısında görülmedik bir artış yaşanmıştır. 1845-1850 arasında İyon Adalarına ait gemilerin ortalaması 36'dan 34'e inerken; İngiliz gemileri için 1849-1850 yıllarının ortalaması 117 olmuştur. 1850'lerin başlarında İngiliz gemileri lehine daha da açılan makasın ardında, bu dönemde Kalas ve İbrail'deki İyon Adaları tüccarlarının artık Britanya bayrağı altında ticaret yapmaktan

[3] Oranlar tarafımdan hesaplanmıştır.

kaçınmaları ve Britanya tabiiyyetinden çıkmaya başlamaları yer almıştır (Cernovodeanu, 1985, s. 98, 103-104).

1840'larda Karadeniz'den İngiltere'ye yapılan buğday sevkinde yelkenli gemiler kullanılmaya devam etmiş; bu gemilerle taşınan ortalama yük 200 tonun üzerinde seyretmiştir. 1818-1824 arasında Odesa'dan İngiltere'ye buğday nakli için kiralanan 14 geminin yükü 111 ile 332 ton arasında değişirken, 1842 yılında Odesa'dan yapılan ithalatta ortalama yük 261; Azak Denizi'nden yapılan ithalatta ise 189 ton olarak belirlenmiştir. 1853-54 sezonunda ise Karadeniz'den yapılan ithalatta gemi başına düşen ortalama yük 271 ton olarak tespit edilmiştir. Karadeniz'den buğday getiren gemiler bu değerlerle, İngiltere'ye diğer bölgelerden buğday ithal eden gemilere tonaj üstünlüğü sağlamışlardır (Fairlie, 1971, s. 167).

1840'lar ve 1850'lerde İngiltere ile Karadeniz arasındaki tek yönlü seferler ortalama 75 gün sürmekte; ancak tehirsiz olarak yapılan deniz yolculuklarında süre bir ayın altına da inebilmekteydi. Gecikme veya aksaklıklar olması durumunda bu yolculuklar beş ay veya daha fazla sürebilirdi. Geri dönüşün tamamlanabilmesi için ise 8 ile 12 ay arası bir müddete ihtiyaç vardı (Fairlie, 1971, s. 169).

Karadeniz yoluyla İngiltere'ye ulaştırılan Rus buğdayı, 1840'lardan sonra İngiltere'nin en önemli buğday kaynaklarından biri haline geldi. Buğday'ın çıkış yeri ise genelde Odesa idi. Ancak 1840'ların sonlarına doğru Azak Denizi'ndeki iskelelerinden de buğday elde edildiği görüldü (Fairlie, 1959, s. 32, 40). Karadeniz'den yapılan buğday ithalatında 1846 yılından sonra İngiltere'de buğday ithalatını kısıtlayan kanunların yürürlükten kaldırılması önemli rol oynadı. Bu tarihe kadar dışarıdan yapılan külliyetli ithalat, yerli üretimin yetersiz kaldığı durumlarda ve daha çok Hamburg, Amsterdam, Marsilya, Cenova, Livorna ve Trieste gibi buğday stoğunun olduğu merkezler üzerinden yapılmaktaydı. Ancak 1846 yılından itibaren, ithalatın önündeki engellerin kaldırılması ve Polonya ve Prusya gibi diğer arz bölgelerinde üretimin yetersiz kalması üzerine, Karadeniz'den doğrudan ve külliyetli ithalat hız kazandı (Fairlie, 1971, s. 161).

1840'lar, Karadeniz yoluyla Rusya'dan İngiltere'ye ihraç edilen donyağının ve keten tohumunun da yüksek seviyelere ulaştığı bir dönem oldu. Rusya'dan ihraç edilen donyağının tamamına yakınının İngiltere'ye gitmekte ve Karadeniz yoluyla yapılan ihracat, toplam donyağı ihracatının 1/8'ini teşkil etmekteydi. Keten tohumu söz konusu olduğunda ise, Karadeniz'den yapılan ihracat sık sık Baltık'tan yapılan ihracatın önüne geçmekteydi. Bu dönemde yapılan donyağı ve keten tohumu ihracatında, bazı hayvani ürünlerle birlikte, Azak iskeleleri de ön plana çıkmaya başladı. Keten ve kenevir ihracı külliyetli miktarlara ulaşmaktan uzaktı. Yapağı da, Baltık yoluyla yapılan ihracatı bir miktar geçmeye başlamıştı. 1820'ler ve 1830'larda Rusya'dan İngiltere'ye Karadeniz yoluyla yapılan ihracat toplam ihracatın kabaca % 3 ile % 5'i arasında haps olmuşken, 1850'lere gelindiğinde bu oran 1/3 ile 1/4 arasında seyretmeye başladı (Fairlie, 1959, s. 24, 32, 38-40).

İngiltere'nin Rusya'ya Karadeniz yoluyla ihracatı, bu bölgeden yaptığı ithalata nispetle daha önemsiz bir yer işgal etmekteydi. Karadeniz'deki Rus iskelelerine getirilen ticaret maddelerinin önemli bölümünü, çoğu Akdeniz'den ve Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinden temin edilen zeytin yağı, şarap, meyve, pamuklu, yünlü ve ipekli kumaşlar, şeker ve boya maddeleri oluşturmaktaydı. Bu ticaret maddelerinin çoğu Odesa'ya ithal edilmekte; ancak İngilizler bu ticarette yeterince yer almamakta idiler. 1842 yılında Odesa'ya ithal edilen İngiliz malları değer bazında yün, ipek ve pamuklu mensucat ürünleri (60,000 £), şeker (44,200 £), biber (18,000 £), pamuk ipliği ve ham pamuk (16,000 £) ve kömür (8,500 £) olarak sıralanmıştı (Fairlie, 1959, s. 39).

Bu araştırma yukarıda ana hatlarıyla ortaya konan ve 1840'lar itibarıyla biraz daha ayrıntılı olarak ele alınan Karadeniz'deki İngiliz ticaretini Osmanlı kayıtlarına göre ortaya

koymayı ve literatürde ayrı problematik alanları olarak yer alan bazı noktaları yorumlamayı amaçlamaktadır. Bu noktalar başlıca, bu dönemde belirgin bir hal aldığı kabul edilen Tuna iskelelerinin Rus iskeleleri karşısında rakip olma ve özellikle 1840'ların ikinci yarısında arttığı varsayılan *İngiliz* gemilerinin *Rum* gemilerinin yerini almaya başlama iddialarıdır. Araştırma döneminin sonlarında Karadeniz'deki ticaret faaliyetlerinde arttığı kabul edilen *İngiliz* unsuru teşhis edilmeye çalışılırken, mal yapısından ve ticaret yapılan limanların coğrafi dağılımından da yararlanılmaya çalışılacaktır. Nihayet, ticaretteki artış ve azalmanın belirtileri kabul edilen gemi sayıları, önceki dönemlerin rakamları ile mukayese edilmeye çalışılacaktır.

Araştırma sırasında yararlanılan kaynaklar, İngiliz bandıralı gemilerin İstanbul boğazından giriş ve çıkışlarını gösteren izn-i sefine kayıtlarıdır. Araştırma dönemi, 19. yüzyıl ortalarına doğru söz konusu ticarette ortaya çıktığı kabul edilen canlanma ve farklılaşmaların gözlemlenebileceği 1840'lı yıllardır. Ancak yararlanılan kaynakların düzenli takip edilebilirliği dikkate alınarak, araştırma yılları 1842-1849 olarak belirlenmiştir.

Araştırma boyunca Karadeniz'de faaliyet gösteren ve tamamına yakını İngiltere iskelelerinden hareket eden İngiliz gemileri ve İngiltere için, *Britanya* adı da zikredilmiştir. Bu noktada, bu dönemde Karadeniz'de faaliyet gösteren veya Malta ve Akdeniz'deki İyon Adalarını kullanan İngiliz gemilerinin Britanya bayrağı taşıdığı ve bu bayrağın, içinde İngiltere ile birlikte Galler ve İskoçya'nın da yer aldığı Büyük Britanya veye Birleşik Krallık'ı temsil ettiği unutulmamalıdır.

III. OSMANLI KAYITLARINA GÖRE KARADENİZ'DE FAALİYET GÖSTEREN İNGİLİZ GEMİLERİ, 1842-49

Tablo 1, Karadeniz'e Giren-Çıkan İngiliz Gemileri, 1842-49

	Karadenize Giren			Karadeniz'den Çıkan			
Yıllar	Dolu	Boş	Toplam	Dolu	Boş	Toplam	Genel Toplam
1842	76	62	138	184	29	213	351
1843	37	134	171	228	33	261	432
1844	88	298	386	297	44	241	727
1845	30	45	75	101	6	107	182
1846	48	116	164	188	16	204	368
1847	48	394	442	588	37	625	1067
1848	83	186	269	260	16	276	545
1849	51	124	175	198	27	225	400
Toplam	461	1359	1820	2044	208	2152	4072

Kaynak: A.DVN.DVE (3) 4; 4A; 123/4; 123/5; 124; 5/1; 5B; 5C; 6; 6A; 7; 7A; 8; A.DVN.DVE 15; 16; 16A; 17

Tablo I'de görüldüğü kadarıyla, araştırma dönemi boyunca Karadeniz'i kullanan İngiliz gemilerinin ticaret trafiğinde, 1847 yılı hariç, radikal bir artma veya azalma söz konusu değildir. 1847 ve 1848 yıllarına ait rakamların kabarıklığı, hem toplam gemi trafiği, hem de Karadeniz'den Akdeniz'e dolu olarak geçen gemilerin rakamlarına yansımıştır. Aynı şey kısmen Karadeniz'e boş olarak geçen gemilerde de gözlenmektedir. Ancak Akdeniz'den Karadeniz'e mal götüren gemilerle ilgili olarak, söz konusu yıllarda herhangi bir canlılık gözükmemektedir.

Gemilerin yük durumuna bakılacak olursa, yarıdan fazlasının boş olarak hareket ettiği görülmektedir. Dolayısıyla büyük ölçüde tek taraflı mal akışlarından bahsedilebilir. Ancak bu mal akışı güneyden kuzeye değil, kuzeyden güneye doğrudur. Karadeniz'den Akdeniz'e yüklü

olarak hareket eden gemilerin sayısı, güneyden dolu olarak gelen gemilerin sayısının dört katından fazladır. Karadeniz'den ayrılan gemilerin hareket limanları, Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2, Karadeniz'den Ayrılan İngiliz Gemilerinin Hareket Limanları, 1842-49

Bölge	Liman	Gemi Sayısı	%	Bölge	Liman	Gemi Sayısı	%
Kuzey (Rus) İskeleleri	Kocabey (Odesa)	795	72	Batı Karadeniz	Kalas	296	26.1
	Rus İskeleleri	247			İbrail	180	
	Taygan	234			Varna	20	
	Kertch	133			Maçin	11	
	Berdzianska	46			İsmail	8	
	Marianopoli	15			Bergos	8	
	Besarabya	1			Balçık	7	
	Toplam	1471			Tomaraova	2	
Güney-Doğu Karadeniz	Samsun	4	0.88		Silistre	1	
	Trabzon	4			Kavarna	1	
	Giresun	3			**Toplam**	534	
	Ordu	3		Diğer	Bilinmeyen	21	1.3
	Redut Kale	2					
	Fatsa	1					
	Batum	1					
	Toplam	18			**Genel Toplam**	2044	100

Kaynak: A.DVN.DVE (3) 4; 4A; 123/4; 123/5; 124; 5/1; 5B; 5C; 6; 6A; 7; 7A; 8; A.DVN.DVE 15; 16; 16A; 17

Karadeniz'den ayrılan gemilerin hareket yerlerine bakıldığında, Odesa ve diğer Rus limanlarının bariz üstünlüğü söz konusudur. Bununla birlikte, başta Kalas ve İbrail olmak üzere Tuna ağzındaki iskeleler ve daha güneydeki Batı Karadeniz iskeleleri, hatırı sayılır bir yer işgal etmektedirler. Bu durum, İngiliz gemileriyle yapılan ithalatta Rus limanlarının hala öncelikli yerini koruduğunu göstermekte; ancak Balkan coğrafyasının Rus limanlarına bir alternatif olma potansiyelini de teyit etmektedir. Dikkat çeken noktalardan bir diğeri, Karadeniz'in güney ve batısında kalan bölgelerin bu ticarette neredeyse hiç yer almamalarıdır.

Yukarıdaki tespitlerin daha anlamlı olabilmesi, ithalata sahne olan malların yapısının da açığa çıkarılmasını gerektirmektedir. Bu malların hüvviyeti ve mal kompozisyonunun nasıl teşekkül ettiği kabaca ortaya konulabilecek durumdadır; ancak mallara ait miktar bilgilerinin olmaması, tespitleri sığlaştırmaktadır.

Tablo 3, Karadeniz'den Yapılan İthalatta Mallar ve Gemi Sayıları, 1842-49

Malın Cinsi	**Gemi Sayısı**		**Malın Cinsi**	**Gemi Sayısı**	
	Müstakil	Müşterek	Malın Cinsi	Müstakil	Müşterek
Buğday	928	155	Tuzlu et		5
Mısır	441	72	Bezelye/fasulye		4
Keten tohumu	293	42	Havyar		3
Arpa	72	21	Revgan-ı sade		3
Donyağı	69	43	Osmanlı mahsulü mal		3
Yapağı	17	85	Tiftik		2
Çavdar	17	16	Şehriye		2
İ'zam	7	8	Pirinç		1
Malumu'l-cins eşya	5		Kendir tohumu		1
Tohum-ı turb	4	12	Pasdırma		1
Yulaf	3	4	Alacehr		1
Fındık	3	2	Peynir		1
Tahta/fıçı tahtası	1	1	Kalye taşı		1
Ham demir		9	Tuzlu balık		1
Rusya tohumu		9	Nühas/bakır		1
Cilt/deri/telatin		8	Çemşir		1
Kendir		6	**Toplam**	1860	524

Kaynak: A.DVN.DVE (3) 4; 4A; 123/4; 123/5; 124; 5/1; 5B; 5C; 6; 6A; 7; 7A; 8; A.DVN.DVE 15; 16; 16A; 17

Tablo 3'de miktar bilgileri verilmemiş olmasına ragmen, malların gemilerle taşınma sıklıkları ve müstakil veya diğer ticaret eşyası ile birlikte taşınıp taşınmadığının belli olması, yoğun ticarete sahne olan ticaret maddeleri ile ilgili fikir vermektedir. Karadeniz'den mal alarak ayrılan gemilerin % 91'i müstakil olarak bir tek ticaret maddesini taşımaktadır. Karadeniz'de ticaretin genellikle tek yönlü olması; hububat ithalinde kullanılan gemilerin ortalama tonajlarının dolaylı olarak biliniyor olması ve tabloda müstakil olarak taşınan malların önemli bir bölümünün tahıl ürünlerinden oluşması, mal kompozisyonu ve daha yoğun ticarete sahne olan mallarla ilgili değerlendirme yapmaya imkan sağlamaktadır.

Tablo 3'deki bilgilere göre, ithalatın yaklaşık yarısını buğday oluşturmaktadır. Listede açık ara önde olan buğdayı diğer zirai ürünler mısır ve keten tohumu izlemektedir. Hububat gurubunda diğer mahsulleri, nispeten az sayıda geminin taşıdığı arpa, çavdar, yulaf ve turp tohumu teşkil etmektedir. Daha az ithal edilen ve çokta çoğu diğer ticaret maddeleri ile bir arada taşınan zirai ürünler ise fındık, kendir, kendir tohumu, Rusya tohumu, bezelye/fasulye, şehriye ve pirinci kapsar. Hayvani ürünler arasında, bir kısmı müstakil olarak nakledilen donyağı ve yapağı dikkat çeker. Ancak listede, çoğu diğer ticaret maddeleri ile bir arada yer alan izam (kemik), cilt/deri/telatin, sade yağ ve tiftik de sıralanır. Oldukça az sayıda gemi ile ve diğer mallarla müştereken nakledilen öteki ticaret maddelerini, ham demir; tuzlu et, tuzlu balık, havyar, pastırma, peynir vb. gıda maddeleri; fıçı tahtası; bakır; alacehr; ve bir kısmı Osmanlı mahsulü olan muhtelif eşya oluşturmaktadır.

İthal mallarının tamamına yakını beslenme ihtiyacına cevap veren tahıl ürünleri ve hammadde olarak kullanılabilen diğer zirai ve hayvani ürünlerden meydana gelmektedir. Ticaret maddeleri tamamıyla Karadeniz havzasına mahsus ürünler olup, dönemin küresel ticaretine hakim olan ticaret maddelerinin bu bölgeye yansıması yoktur.

İngiliz bandıralı gemilerle Karadeniz'den yapılan ithalatın daha kapsamlı değerlendirilebilmesi için, malların ulaştırıldığı bölgelerin de açığa çıkarılması lazımdır. Ancak yararlanılan kaynakların gemilerin Akdeniz'e yöneldiğini ifade etmekle yetinmesi ve bu

konuda başkaca bilgi vermemesi, değerlendirmelerin sınırlı kalmasına yol açmaktadır. Buna karşılık, güneyden, yani Akdeniz'den Karadeniz'e yönelen gemiler için kalkış limanları genellikle belirtilmiştir.

Tablo 4, Karadeniz'e Gelen İngiliz Gemilerin Kalkış Limanları, 1842-49

Bölge	Liman	Gemi Sayısı	%	Bölge	Liman	Gemi Sayısı	%
Atlantik	Londra	87	66	Malta ve İyon Adaları	Malta	21	18
	İngiltere	73			Korfu	17	
	Liverpool	70			İtaki	11	
	Newcastle	47			Kefalonya	9	
	Cardiff	13			Santa Mavra	9	
	Sunderland	3			Zante	8	
	Inverkheiting	3			Cezayir-i Seb'a	6	
	Amsterdam	2			Paksi	4	
	Troon	2			**Toplam**	**85**	
	South Pole	1		Doğu Akdeniz	İstanbul	13	11
	Newport	1			Foça	7	
	St. Davids	1			Kıbrıs	6	
	Hull	1			Sisam	6	
	Shields	1			İzmir	4	
	Antwerp	1			Ayvalık	4	
	Toplam	**306**			Hanya	2	
Orta ve Batı Akdeniz	Marsilya	4	2.4		Bozcaada	2	
	Trieste	2			Kalamata	1	
	Fransa	1			Paros	1	
	Cenova	1			Edremit	1	
	Livorna	1			Kuşadası	1	
	Mesina	1			İstinye	1	
					Midilli	1	
	Sicilya	1			Kumbağ	1	
					Çandarlı	1	
	Toplam	**11**			**Toplam**	**52**	
Diğer	Bilinmeyen	7	1.5		**Genel Toplam**	**461**	100

Kaynak: A.DVN.DVE (3) 4; 4A; 123/4; 123/5; 124; 5/1; 5B; 5C; 6; 6A; 7; 7A; 8; A.DVN.DVE 15; 16; 16A; 17

Karadeniz'e gelen İngiliz gemilerinin kalkış limanlarına bakıldığında, İngiliz iskelelerinden kalkanların toplam rakamlar içinde ezici bir üstünlüğe sahip olduğu görülür. Bununla birlikte, bu dönemde Britanya himayesinde olan Malta ve İyon adalarından kalkanların da kayda değer bir yere sahip olduğunu söylemek mümkündür. Britanya himayesindeki bölgelerin dışında yer alan Doğu Akdeniz'in payı son derece düşüktür. Hele Orta ve Batı Akdenizdeki limanların bu ticarete katılımı yok gibidir. Bu tablo, Karadeniz'e ihraç edilen ticaret maddeleriyle ilgili olarak, İngiltere'den Karadeniz'e aracısız bir mal akışının gerçekleşmeye başladığını göstermektedir. İngiltere'nin Karadeniz ticaretinde İyon Adalarına atfedilen ağırlığın da, tabloya yansımadığı görülmektedir.

Karadeniz'e geçen gemilerden 37'si, yüklerinin bir kısmını İstanbul'da ihraç etmişlerdir. 13 tanesi de, İstanbul'dan mal aldıktan sonra Karadeniz'e çıkmışlardır; ancak kalkış yeri İstanbul olan gemilerle birlikte bu sayıyı 27'ye çıkarmak mümkündür. İstanbul'dan mal alan 27

gemiden 15'i, yükleme işlemini diğer müstemen[4] gemilerinden transfer yaparak gerçekleştirmişlerdir.

Tablo 5, İngiliz Gemileriyle Karadeniz'e Getirilen Ticaret Maddeleri, 1842-49

Cins	Ad	Gemi Sayısı		Miktar	Cins	Ad	Gemi Sayısı		Miktar
		Müstakil	Müşterek				Müstakil	Müşterek	
Madenler-Madeni Ürünler	Maden Kömürü	110	23	52 gemide 250,970 kantar[5]	Alkollü İçecek	Hamr	7	18	22 gemide 1,796 fıçı/varil; 2,500 kıyye; 9 sandık
	Tuz	18	9	23 gemide 19,764 kıyye[6]; 183 ton; 5 varil		Arpa suyu		23	5,306 fıçı/varil; 3 sandık
	Demir	8	47	13 gemide 3,446 kantar; 272 ton; 799 denk; 3,262 çubuk; 97 parça; 400 deste		Rom		15	226 fıçı/varil; 23 sandık
	Zift		19	5,995 varil/fıçı		Arak		3	120 fıçı; 830 kıyye
	Kalay		11	138 varil/fıçı; 306 sandık	Akdeniz Ürünleri	Zeytin yağı	44	15	34 gemide 2,086 fıçı/varil; 12,788 kantar; 8 tulum
	Kurşun		7	270 kantar; 148 külçe; 67 tahta/folyo; 5 denk		Harrup	4		2,830 kantar
Sömürge Malları	Şeker	4	56	59 gemide 4,328 varil/fıçı; 2,605 sandık; 300 ton		Üzüm	2	2	3 gemide 32 sandık; 955 kantar; 130 varil
	Çay		20	11 denk; 234 sandık		Tabak		17	335 varil/fıçı; 333 küfe; 30 sandık; 18 çuval; 10 balya
	Kahve	3	16	293 fıçı/varil; 528 çuval		Sabun		13	561 sandık;180 balye; 2 çuval
	Pirinç	2	7	158 varil; 7 çuval		Tuğla		5	40,000 aded
Bahar-Ecza-Boya	Boya maddeleri		28	492 varil; 5,891 sandık; 42 kantar; 543 çuval		Muhtelif Eşya	98	78	
	Biber (fülfül)		18	2,433 çuval		**Toplam**	300	457	
	Ecza		7	6 gemide 210 çuval; 414 sandık; 306 denk					

Kaynak: A.DVN.DVE (3) 4; 4A; 123/4; 123/5; 124; 5/1; 5B; 5C; 6; 6A; 7; 7A; 8; A.DVN.DVE 15; 16; 16A; 17

Karadeniz'e geçen gemilerin varış limanları her zaman belirtilmemiş; bilhassa 1846'dan sonra liman adı hemen hemen hiç zikredilmemiş ve *Karadeniz* ifadesiyle iktifa edilmiştir. Ancak buna ragmen 1842-45 arasında Karadeniz'e giriş yapan 231 gemiden 151'inin varış yeri olarak Kocabey (Odesa) adı verilmiştir. 1847 yılı için Kalas, İbrail ve Trabzon adları da zikredilmiştir.

Karadeniz'e getirilen malların miktar bilgileri zaman zaman verilse de, düzenli olmadığı için değerlendirilmeye alınması zordur. Karadeniz'e geçen İngiliz gemilerinden bir kısmının yükünün ne olduğuna dair bir bilgi yoktur. Tabloda *muhtelif* başlığı altında yer verilen gemi yükü kayıtlarda *ingiliz kârı emtia*; *emtia-i mütenevvia*, m*a'lumu'l-cins emtia ve eşya*, *eşya-yı merkume*, vb. şekillerde yer almıştır. İçeriği tam olarak belli olmayan bu malların *balye, sandık, denk, fıçı, varil,* ve *tonilato* cinsinden verilen miktar bilgileri de istikrarsızdır. Hareket yerleri Cenova, Marsilya, Malta, Korfu, Kıbrıs ve İstanbul olan altı gemi hariç, bu grupta yer alan

---

[4] Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren yabancı uyruklu tüccar.

[5] Kayıtlarda 18 kantar 1 ton olarak yer almıştır.

[6] 1 kıyye= 1,283 gram.

malların tamamı İngiliz iskelelerinden gelmiş ve en az 1/3'ünün *Ingiliz kârı* olduğu vurgulanmıştır. *Kâime*lerde *manifatture, mercanzie, carico* biçiminde de yer alan bu mal grubunun zaman zaman verilen açılımlarına bakılacak olursa, İngiltere'den ihraç edilen demir aletler, toprak-fayans mutfak eşyası, boya maddeleri, ecza ve baharat, mensucat ürünleri vb. çok zengin bir yelpazeyi kapsadığı düşünülebilir. Tablodaki mal grupları arasında bu dönemde İngiltere'nin ihracata sahne olan en önemli sanayi malları durumundaki mensucat ürünlerinin yer almadığı göz önüne alınacak olursa, madenler ve sömürge ürünleri ile birlikte en önemli kalemi oluşturan ve *muhtelif* başlığı altında yer verilen ticaret maddelerinin, büyük ölçüde manifatura ve tuhafiye ürünlerini de kapsadığını düşünmek yanlış olmayacaktır.

Ticaret maddelerinin kayıtlarda yer alma ve taşınma sıklıkları esas alınacak olursa, İngiliz gemilerinin bölgeye getirdiği ticaret maddelerinin başında maden kömürü yer almaktadır. Maden kömürünün *müşterek* olarak taşındığı gemiler içerisinde sadece bir tanesi Amsterdam çıkışlı olup diğerlerinin hareket yeri İngiliz iskeleleridir. Ancak kalkış yeri Liverpool olan iki gemi, yükünü İstanbul'dan almıştır. Müstakil olarak taşınan kömür gemilerinden 9'unun kalkış yeri Malta; birinin de İstinye olarak kaydedilmiş; bununla birlikte İstinye'den gelen geminin yükünün *İngiliz hasılı* olduğu tasrih edilmiştir. Geri kalanı İngiliz iskelelerinden hareket etmiştir. İngiliz iskeleleri içerisinde de Newcastle 42 gemi ile ilk sırada yer almıştır. Kömür gemilerinden üçü, Karadeniz'e geçmezden önce yükün bir kısmını İstanbul'daki müşterilerine teslim etmiştir. Kömür taşıyan gemilerin yükü ortalama 270 ton olarak gerçekleşmiş; ancak 100 tonun altına düştüğü veya 500 tonun üzerine çıktığı nadiren görülmüştür.

Kömürle birlikte anılması gereken diğer bir ticaret maddesi zifttir. Kalkış yeri Marsilya olan bir gemi hariç, zift taşıyan gemilerin hepsi İngiliz iskelelerinden hareket etmiştir.

İngiliz iskelelerinden getirilen diğer bir hacimli ticaret maddesi demirdir. Karadeniz'e getirilen demir ağırlıklı olarak işlenmemiş (ham) veya çubuk, teneke ve saç levha halinde yer almış; ancak zincir, çivi, demir kapı, çapa, hırdavat vb. ürünler halinde de ithal edilebilmiştir. Demir ve demir ürünlerinin müstakil olarak taşıyan 8 gemiden altısının yükü ham demir ve teneke; ikisinin ise zincir ve demir kapıdır. Kalkış yerleri yedisi için İngiliz iskeleleri; bir tanesi için İstanbul'dur. Demir ve demir ürünlerini diğer mal grupları arasında taşıyan gemilerden üçü sırasıyla Malta, İstanbul ve Corfu kalkışlı olup diğerlerinin hareket yeri İngiliz iskeleleridir. Bu ürün grubu içerisinde ilk sırayı, toplam 37 gemide taşınan ham demir almış görünmektedir.

Kalay ve kurşun, İngiltere'den Karadeniz'e ithal edilen diğer önemli madenler olarak ortaya çıkmaktadır. Kalay taşıyan gemilerin tamamı İngiltere çıkışlıdır. Aynı şey, kurşun gemileri için de geçerlidir. Karadeniz'e ithal edilen madeni ürünler grubuna, sadece bir gemide taşınan top, gülle ve humbara gibi ateşli silah ve cephane eşyasını da eklemek mümkündür.

Tuz, gemilerin kalkış yerleri itibarıyla, tamamına yakını İngiliz iskelelerinden getirilen madenlerden farklılık gösterir. Tuz getiren gemilerin kalkış yerleri Foça (8), İstanbul (6), Ayvalık (3), Malta (2), Santa Mavra (2), İngiliz iskeleleri (2), Cezayir-i Seba (1) ve Çandarlı (1) olarak sıralanmıştır. Kalkış yeri İstanbul olarak kaydedilen gemilerden ikisi, tuzu diğer *müstemen* gemilerinden yüklemiştir.

İngiltere'den Karadeniz'e sıklıkla getirilen ticaret maddeler arasında şeker, çay, kahve ve pirinç gibi sömürge ürünleri önemli bir yer kaplar; ancak bunlar arasında ilk sırada şeker yer alır. Müstakil olarak taşınan şeker gemilerinden birisinin kalkış yeri Londra; birinin Amsterdam; ikisinin de İstanbul'dur. Kalkış yeri İstanbul olan gemilerden birinin yükü, başka bir *müstemen* gemisinden yüklenmiştir. Şekerin diğer ticaret maddeleri ile bir arada taşındığı 56 gemiden 47'sinin kalkış yeri İngiliz iskeleleri; geri kalan 9'unun ise sırasıyla Amsterdam (1), Marsilya (1), Malta (1), Zante (2), Corfu (2) ve İstanbul'dur (1).

Yükleri arasında çay barındıran gemilerin tamamı İngiliz iskelelerinden hareket etmiştir. Kahvede ise durum biraz farklıdır. Kahvenin taşındığı 19 gemiden sadece 6'sının kalkış yeri İngiliz iskeleleridir; üstelik içlerinden bir tanesi kahveyi İstanbul'dan yüklemiştir. Diğerlerinin kalkış yerleri sırasıyla Marsilya (3), Trieste (1), Malta (3), Cezayir-i Seba (1), Zanta (1), Corfu (1), İtaki (1) ve İstanbuldur (1). Pirinç söz konusu olduğunda durum tekrar değişmektedir. Pirincin müstakil olarak taşındığı 2 gemiden biri Trieste, diğer Malta çıkışlıdır. Geri kalan 7 gemi ise İngiliz iskelelerinden hareket etmiştir.

Karadeniz'den sıkça nakledilen ticaret maddelerinden birisini de, içinde bira (arpa suyu), rom, şarap (hamr) ve *arak*ın (rakı) yer aldığı alkollü içecekler oluşturmuştur. Rom taşıyan gemilerin 2'si Malta, biri İtaki adası, biri İstanbul, geri kalan 11'i İngiltere çıkışlıdır. Ancak İngiltere çıkışlı gemilerden birisinin taşıdığı rom, İstanbul'dan yüklenmiştir. Malta çıkışlı biri hariç, arpa suyu taşıyan gemilerin hepsi İngiliz iskelelerinden hareket etmiştir. Şarap taşıyan gemiler içerisinde İngiliz iskelelerinden kalkanlar 5 ile sınırlıdır. Diğer gemilerin hareket yerleri Malta (8), Kefalonya (2), Bozcaada (2), Susam adası (Samos) (2), İstanbul (1), Fransa (1), Cezayir-i Seba (1),Kıbrıs (1), İzmir (1) ve Kumbağ (1) olarak sıralanmıştır. Arak da Akdeniz iskelelerinden temin edilmiş gözükmektedir. Arak taşıyan gemilerin kalkış yerleri İtaki, Sisam ve Bozcaadadır.

Hareket yerleri Akdeniz iskeleleri olan gemilerde taşınan ve Akdeniz iklimine mahsus oldukları bilinen zeytinyağı, üzüm ve harrup (keçi boynuzu) gibi ticaret maddeleri, mal gurupları içerisinde ayrı bir yer teşkil eder. Zeytinyağı taşıyan gemiler arasında İngiliz iskelelerinden hareket eden yoktur. Gemilerin kalkış yerleri ise, Korfu (13), İtaki adası (11), Kefalonya (8), Santa Mavra (8), Cezayir-i Seba (7), Pakso (4), Malta (2), Midilli (2), Zanta (1), Kuşadası (1), Ayvalık (1) ve Edremit (1) olarak sıralanmaktadır. Üzüm, Cezayir-i Seba, İzmir, Malta ve Bozcaada'dan (Tenedos) kalkan gemilerde getirilmiştir. Harrup, hepsinin kalkış yeri Kıbrıs olan gemilerle müstakil olarak nakledilmiştir.

Boya maddeleri taşıyan gemilerin tamamı, Malta'dan hareket eden biri hariç, İngiliz iskelelerinden hareket etmiştir. Boya maddelerinin tamamına yakınını, *sassafra*, *kamboçya ağacı* vb. boya ağaçları kapsar. Kırmız toplam üç gemide; çivit de iki gemide taşınmıştır. Boya maddelerinde olduğu gibi, baharat ve ecza ürünleri de büyük ölçüde İngiltere çıkışlıdır. Fülfül, 15'i İngiliz iskeleleri, 2'si İstanbul, biri de Malta'dan hareket eden gemilerle getirilmiştir. Ecza ürünlerini taşıyan gemilerin de hepsi İngiliz iskeleleri çıkışlıdır.

Genel tablo içerisinde nispeten daha az yer işgal eden diğer ticaret maddelerini, tabak, sabun ve tuğla gibi mamul mallar oluşturur. Yer yer seramik-toprak olduğu zikredilen İngiliz mahsulü tabakları taşıyan gemilerin biri Trieste; 16'sı İngiliz iskelelerinden çıkış yapmıştır. Ancak İngiltere'den gelen gemilerden birisi için, yükünü İstanbul'dan aldığı kaydedilmiştir. Dördü İngiltere, biri de İtaki çıkışlı 5 gemi içerisinde getirilen tuğlayı da, İngiliz mahsulü olarak değerlendirmek mümkün gözükmektedir. Buna karşılık tamamına yakını Akdeniz iskelelerinden temin edilen sabun, kalkış yerleri Zanta (6), Girit (2), Cezayir-i Seba (1), Santa Mavra (1), İtaki (1), İngiltere (1) ve İstanbul (1) olan 13 gemide getirilmiştir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

1840'lı yıllarda Karadeniz'e giren-çıkan İngiliz bandıralı gemilerin Osmanlı Devleti'nde tutulan kayıtları, bu dönemde Karadeniz'deki İngiliz ticaretinin seyri, ticari malların yapısı ve ticaret yapılan bölgelerin kapsamı ile ilgili bilgiler içermektedir. Bu bilgiler, aynı konuda daha önce kaleme alınan araştırmaların ortaya koyduğu verilerle birebir örtüşmez; ancak ticaret faaliyetlerinin genel seyri, mal yapısı ve ticaretin kapsamı ile ilgili literatürde zengin biçimde yer bulan tespitleri tamamlar mahiyettedir.

Mevcut araştırmanın verileriyle ulaşılan sonuçlar, 1840'lardaki ticaret trafiğinin köklü değişikliğe uğramadığını; bununla birlikte 1840'ların ikinci yarısında bir miktar canlanma olduğunu göstermektedir. Bu canlanmanın, genel olarak İngiliz dış ticareti için önemli bir tarih sayılan 1846 yılında yapılan değişikliklerin ardından gelmesi dikkat çekmektedir.

Araştırma döneminde Karadeniz, 19. yüzyılın geneli için de geçerli olduğu gibi, İngiliz gemileri için bir ithalat bölgesi rolüne bürünmüştür. Bu ithalat büyük ölçüde Kocabey (Odesa), Taygan ve diğer Rus iskelelerinden yapılmaktadır. Buna karşılık neredeyse tamamı Kalas ve İbrail'den ibaret olan Tuna iskeleleri, Karadeniz'den yapılan ithalatta alternatif olma yolundadır. Tuna'nın güneyinde ve Anadolu kıyılarındaki Osmanlı iskelelerinin bu ticaretteki varlığı henüz kayda değer boyutlara ulaşmamıştır. Hele Karadeniz'in doğusu ile yapılan ticaret adeta yok gibidir.

İngiliz gemileriyle Karadeniz'den ithal edilen ticaret maddelerine bakıldığında tamamına yakınının zirai ve hayvani ürünlerden oluştuğu; bu ürünlerin cüzi bir bölümünün hammadde özelliği taşıdığı; büyük ekseriyetinin ise beslenme amacıyla kullanılan tüketim maddelerinden oluştuğu görülür. Listedeki madenler ve kimyasallar yok denecek kadar azdır. Bu ticaret maddelerinin ulaştırıldıkları limanların belli olmaması, yapılan ticaretin kapsamını ve İngiltere ile ilgisini ortaya koymayı imkansız hale getirmektedir.

Karadeniz'e mal getiren İngiliz gemilerinin hareket limanlarına bakıldığında, 2/3'üne yakınının İngiltere'den kalktığı; kalkış yerleri arasıdna Britanya himayesindeki Malta ve İyon adalarının önemsiz bir yer işgal ettiği görülür. Listede Akdeniz'in batısı ve İstanbul hariç Doğu Akdeniz'in pek yer almaması da ayrıca dikkat çeker. Bu durum İngiltere ile Karadeniz arasında aracısız ticaret yapılmaya başlandığının delili kabul edilebilir. Karadeniz'e getirilen ticaret maddelerine yakından bakılması halinde de, bu yargının geçerliliği kuvvetlenmektedir.

İngiliz gemileriyle Karadeniz'e getirilen malların önemli bir kısmının, İngiliz iskelelerinden getirilen ve İngiltere'ye ve İngiliz sömürgelerine mahsus ticaret maddelerinden meydana geldiği; bu mallar arasında Akdeniz'e özgü ticaret maddelerinin sınırlı bir yer işgal ettiği görülür. İlk grupta yer alan ticaret maddeleri geniş bir yelpaze oluşturup kömür, demir, zift, kalay ve kurşun gibi madenleri; şeker, çay, kahve ve pirinç gibi sömürge ürünlerini; baharat, ecza ve boya maddelerini; bira, rom ve şarap gibi alkollü içecekleri; toprak mutfak eşyası, tuğla ve tuhafiye eşyası gibi mamulleri kapsar. Buna karşılık ikinci grupta yer alıp Akdeniz'e mahsus olan ve Akdeniz iskelelerinden hareket eden gemilerle getirilen ticaret maddeleri zeytinyağı, üzüm, keçi boynuzu, şarap ve arak ile sınırlıdır. Bu listeye zaman zaman kahve gibi sömürge ürünleri ve tuz gibi madeni ürünler de girmiştir. Ancak gemilerin dönüş güzergahlarının belli olmaması, bu yargıyı daha ileriye taşımayı engellemektedir.

Yararlanılan kaynaklara göre ortaya konan ve yukarıda ana hatlarıyla özetlenen tablo, Karadeniz'de İngiliz gemileriyle yapılan ticarette Tuna ağzındaki iskelelerin rolüne sadece tek yönlü olarak ışık tutabilmektedir. Karadeniz'den yapılan ithalat söz konusu olduğunda, bu iskelelerin toplam ticaretin yaklaşık 1/4'üne hükmedebildikleri anlaşılmaktadır. Ancak Karadeniz'e yapılan ihracat söz konusu olduğunda, durum daha belirsizdir. Bununla birlikte, 1842-45 yılları arasında Karadeniz'e giriş yapan 231 gemiden 151'inin Hocabey'e (Odesa) yöneldiğinin belirtilmesi; Rus iskelelerinin üstünlüğünün hala belirgin olduğunu göstermektedir.

İngilizlerin Karadeniz ticaretinde *Rum* unsuru, Karadeniz'e yapılan ihracat söz konusu olduğunda gemilerin kalkış limanlarına yansımamıştır. Cezayir-i Seb'a olarak bilinen İyon Denizindeki yedi adadan kalkan gemilerin, Karadeniz'e hareket eden gemiler içinde % 13.88'lik bir paya sahip olması buna işaret etmektedir. Esasen İngiltere ile Karadeniz arasındaki ticaretin büyük ölçüde, 19. yüzyilin ilk yarısında hem Karadeniz, hem de İngiltere'de yerleşen Rum

tüccarlar ve oluşturdukları ticaret filolarını kiraya veren Rum müteşebbis ve armatörler tarafından yönlendirildiklerine dair bilgiler dikkate alınacak olursa (Kardasis, Diaspora Merchants, 86-87; Harlaftis, Greek Owned Shipping, 19, 30-31), *Rum* faktörü ile ilgili yapılan değerlendirmeyi yeniden gözden geçirmek gerekebilir. Bu durumda bir kez daha, dönemin ticari taşımacılığında *Rum* unsurunu ön plana çıkaran araştırmacıların kriterleri önem kazanmaktadır. Gemilerin ve gemi kaptanlarının isimlerine bakarak Osmanlı veya Britanya bayrağı taşıyan gemilerin ve gemi kaptanlarının *Rum* olduğu sonucuna ulaşan bu araştırmacıların (Harlaftis, Greek Owned Shipping, 30) bakış açısıyla, kalkış yeri İngiliz iskeleleri olan ve isimleri gemi kaptanlarının isimleri ile birlikte verilen gemilerin *Rum* olma ihtimali yoktur. Ticaretin yayıldığı coğrafyadaki keskin farklılaşma, bu ticarette yer alan gemi kaptanları ve kullanılan gemilerin isimleriyle tamamlanmaktadır. Üstelik söz konusu farklılaşma sadece İngiliz iskelelerinden kalkan gemiler ve gemi kaptanlarının isimlerinde değil, Malta, Batı Akdeniz ve Atlantik iskelelerinden kalkan gemi ve kaptanlarının isimlerine de yansımaktadır. Son olarak, bu ticarette sadece *Rum* değil, Akdeniz'e ait unsurlarını sınırlılığı da, mal kompoziyonunda bir ölçüde ortaya çıkmaktadır.

Karadeniz'den yapılan ithalat söz konusu olduğunda ise, İngiliz gemilerine ve gemi kaptanlarına dair tahminde bulunmak, gemilerin varış limanlarının belli olmaması nedeniyle daha zor ve daha az anlamlıdır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), **A.DVN.DVE (3) 4/**2, 10-13, 16, 18, 20, 22-23, 27-28, 30, 33, 37-38, 40, 46-47, 52-53; **4A:** 55, 57-60; (391/73-78); **123/4:** 6-11, 18-19, 25, 35, 40-41, 43, 46-53, 55-63, 66-67, 69-70; **123/5**: 12-14, 16-17, 19; **124/** 1-4; **5/1**: 23; **5B:** 27, 29, 31, 38, 41-43, 46-47, 50-51, 54-57, 59-62; **5C:** 64-67, 69, 76-79, 81-87, 89-100; **6/**1-3, 5-20, 22-28, 30-39, 42-46, 48-52; **6A:** 53-57, 60, 62, 66-71, 73, 75-76, 78-79, 81-83, 86-87, 89, 91-97, 99-100; **7/** 2, 5-8, 10-11, 13-14, 16-30, 32-50, 52, 54-55, 61, 67-68, 70-73, 77, 82-83, 86, 88; **7A:** 90-91, 96-100; **8/**2-4; **A.DVN.DVE 15/** 44, 46, 48-49, 51, 54-63, 65-71; **16/**1-2, 4-7, 9-13, 15-18, 25, 27-29, 32-34, 36-39, 42, 51-52, 54-55, 59, 61-63, 65, 69, 72-76; **16A:** 74, 82-84, 89-92, 94, 97, 99; **17/** 1, 3, 5-7, 12-13, 15, 24, 26.

Matbu Eserler

ARDELEANU, C. (2014). "The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)." Euxeinos, 14: 30-52.

________ (2013). "The Navigation of the Lower Danube (1829-1853)." Transylvanian Review, XXII (2): 230-241

BAICOIANU, C. J. (1913). Handelspolitische Bestrebungen Englands zur Erschliessung der unteren Donau. München, Berlin und Leipzig: J. Schweitzer Verlag.

CERNOVODEANU, P. (1985). "L'activité des Maisons de Commerce et des négociants ioniens du Bas-Danube durant l'Intervalle 1829-1853", Économies Méditerranéennes Équilibres et Intercommunications, XIIIe-XIXe Siècles, Tome I: Actes du IIe Colloque International d'Histoire (Athènes, 18-25 Septembre 1983), Centre de Recherches Néohelléniques Fondation Nationale de la Recherce Scientifique, Athèenes.

________ (1976)."British Economic Interests in the Lower Danube and the Balkan Shore of the Black Sea", European Economic History, 5 (1): 105-120.

CERNOVODEANU, P. ve MARINESCU, B. (1979). "British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853", Journal of European Economic History, 8 (3): 707-742.

FAIRLIE, S. (1971). "Shipping in the Anglo-Russian Grain Trade, to 1870: Part I", Maritime History, 1 (2):158-175.

________(1959). The Anglo-Russian Grain Trade 1815-1861, Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy (Faculty of Arts) in the University of London, London School of Economics and Political Sciences, London.

HARLAFTIS, G. (2005). A History of Greek Owned Shipping, London & New York: Routledge.

KARDASIS, V. (2001). Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia, 1775-1861, Lanham-Boulder-New York-Oxford: Lexington Books.

PHILLIPS, W. (1820). "A Memoir on the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt, in two Volumes, Illustrated with Charts, By Henry A. S. Dearborn, Boston, Wells & Lilly, 1819", The North American Review, 10: 168-183.

PURYEAR, V. J. (1969). International Economics and Diplomacy in the Near East: A Study of British Commercial Policy in the Levant 1834-1853, KERNER, R. J. (Ed.), Archon Books.

_________(1934). "Odessa: Its Rise and International Importance, 1815-50", The Pacific Historical Review", 3 (2): 192-215.

WILLIAM, J. (1828). Tracts Relating to the Corn Trade and Corn Laws: Including the Second Report (Notices Respecting the Commerce of the Black Sea and of the Sea of Azoff; More Specifically as Regards the Trade in Wheat), London: John Murray, Albemarle-Street.